Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016

Nr. 70 BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2016

Inleiding

Met deze brief informeren wij uw Kamer over de voortgang in het MIRT en de voortgang van een aantal projecten en programma's waar onder ook de uitvoering van moties en toezeggingen.

1. Algemeen MIRT

De uitvoering van het MIRT gaat voorspoedig. Een aantal besluiten is conform planning of sneller genomen. Voor wegen gaat het om ontwerp-Tracébesluiten voor de Ring Utrecht, het onderdeel A9 Amstelveen van de weguitbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere (SAA), A27 Houten–Hooipolder, Tracébesluiten voor de Blankenburgverbinding, voor ZuidasDok A10 Zuid en knooppunt De Nieuwe Meer en Amstel. Bovendien zijn de A4 Delft–Schiedam en de A15 Maasvlakte–Vaanplein opengesteld. Voor spoor gaat het om het ontwerpTracébesluit Zwolle–Herfte. Dat is nodig om de bereikbaarheid van de spoorknoop Zwolle en de verbindingen naar het noorden van het land te verbeteren. Op 1 februari is het vernieuwde station Den Haag Centraal feestelijk geopend. In het station Utrecht Centraal is dit voorjaar gewerkt aan de nieuwe stationshal. Ook de verbetering van de sporen lay-out rondom het station Utrecht (Doorstroomstation Utrecht) vordert gestaag. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft definitief besloten te investeren in het Theemswegtracé. Naar verwachting kan het ontwerpTracébesluit nog deze zomer worden vastgesteld. Bij de hoofdvaarwegen zijn de verdere verruiming van de Twentekanalen en de tweede sluiskolk in Eefde in de realisatiefase gekomen. Uitvoeringsbesluiten zijn ook genomen voor de nieuwe sluis Terneuzen en voor de haven Tuindorp bij Lobith. Voor water(veiligheid) is dit jaar, net als vorig jaar, in de lopende uitvoeringsprogramma's (Hoogwaterbeschermingsprogramma, Maaswerken en Ruimte voor de

kst-34300-A-70
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Rivier) een groot aantal projecten opgeleverd. Mooi voorbeeld daarvan is het eiland Veur–Lent bij Nijmegen. Hiermee is ruimte voor de Waal ontstaan waarmee de waterveiligheid is toegenomen en de ruimtelijke kwaliteit is verbeterd.

Recent heeft een coalitie van 24 partijen het kabinet opgeroepen om meer prioriteit te geven aan mobiliteit en meer middelen uit te trekken voor vervoer. Nederland heeft internationaal gezien uitstekende infrastructuur. Om die wereldwijde toppositie te behouden zullen we moeten blijven investeren, in nieuwe infrastructuur, goede aansluitingen en knooppunten, en in nieuwe vormen van slimme mobiliteit. Wij doen dit in een integrale aanpak en vanuit brede gebiedsopgaven, samen met andere overheden en partijen. Dit is een voorwaarde voor duurzame economische groei. Met de studie Kansrijk Mobiliteitsbeleid wijzen het CPB en het PBL er op dat we daarbij altijd kritisch moeten afwegen of investeringen daadwerkelijk bijdragen aan de versterking van Nederland. Nu de economie weer aantrekt neemt ook de mobiliteit weer toe. Uit de nieuwste cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt tot 2020 een sterke toename van de congestie (59% ten opzichte van 2014, en 10% ten opzichte van 2010) en daarmee toenemende druk op de bestaande infrastructuur. Wij verwachten op de langere termijn dat door de toenemende verstedelijking nieuwe en complexe bereikbaarheidsopgaven ontstaan in, rond en tussen de steden. Bij aanpakken van deze opgaven zijn alle modaliteiten van belang. Om Nederland in beweging te houden voeren we daarom tot en met 2028 een doordacht en integraal investeringsprogramma voor wegen, het spoor en de waterwegen uit. Investeren in mobiliteit betekent niet alleen verdere uitbreiding van het netwerk. Ook met kleinschalige maatregelen, zoals met het programma Beter Benutten, kan veel worden bereikt. De meerwaarde van dit soort maatregelen wordt ook door de planbureaus onderschreven. De toekomst kent onzekerheden, zeker gezien de snelle technologische ontwikkelingen waar we middenin zitten (ITS en de zelfrijdende auto). Deze ontwikkelingen zitten kwantitatief niet in de nieuwe welvaart en leefomgeving (WLO) scenario's (van het CPB en het PBL). Wij dienen ons echter wel rekenschap te geven van deze ontwikkelingen en hun mogelijke effecten.

Om de opgaven in mobiliteit goed in beeld te brengen zullen we in het eerste kwartaal van 2017 de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) presenteren. De NMCA is een multimodale analyse naar de staat van de bereikbaarheid voor de zichtjaren 2030 en 2040. Deze analyse geeft voor de modaliteiten weg, spoor, regionaal openbaar vervoer en vaarwegen een beeld van de bereikbaarheidsopgaven op nationaal niveau. De NMCA is niet bedoeld voor het schetsen van oplossingsrichtingen. De NMCA draagt bij aan de probleemsignalering en zal gebruikt worden bij de formulering van opgaven in de gebiedsagenda's.

Voor de NMCA wordt gebruik gemaakt van de meest actuele strategische vervoersmodellen en inzichten van Rijkswaterstaat, ProRail en andere overheden. De NMCA wordt gemaakt vanuit het bewustzijn dat er in de mobiliteit de komende decennia veel kan veranderen. Daarom worden in de NMCA meerdere indicatoren gecombineerd en wordt tevens in beeld gebracht welk effect toekomstige onzekerheden (zoals het effect van de zelfrijdende auto) zouden kunnen hebben. Voor het hoofdwegennet maken we gebruik van de hoofdwegennetindicator, gebaseerd op de economische verlieskosten, zoals aangekondigd in het notaoverleg MIRT van eind vorig jaar. Gekoppeld aan de NMCA wordt samen met decentrale overheden een gebiedsuitwerking gemaakt, waarin de uitkomsten gepresenteerd worden voor de verschillende MIRT-gebieden.

Verlenging IF en DF met 2 jaar

Mede ingegeven door de motie van het lid Harbers c.s. (Kamerstuk 34 300, nr. 50) zijn binnen het kabinet gesprekken gevoerd over de verlenging van het IF en het DF. Wij kunnen u reeds melden dat het kabinet heeft besloten het IF en het DF bij de ontwerpbegroting 2017 met twee jaar te verlengen tot en met 2030.

De middelen die vrijkomen door deze verlenging worden bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding inclusief de vervangingsopgave van het huidige areaal. Ook wordt binnen deze ruimte budget apart gehouden voor het nieuwe kabinet. Voor het IF kijken we bij de ambities primair naar bereikbaarheidsopgaven uit lopende MIRT-onderzoeken. Bij het DF gaat het om prioriteiten uit het Deltaprogramma.

Naar het thema flexibiliteit in de infrastructurele planning is ook een Interdepartementaal Beleidsonderzoek uitgevoerd. Naar verwachting zal het kabinet uw Kamer in het najaar een beleidsreactie op het IBO aanbieden, waarmee tevens wordt voorzien in een inhoudelijke reactie op de motie Harbers. De kabinetsreactie zal onder meer ingaan op het borgen van flexibiliteit binnen de fondsen en zal tevens een visie bieden op de wijze en het moment waarop de fondsen in de toekomst kunnen worden verlengd.

Gebiedsgericht samenwerken en MIRT-spelregels

In het MIRT werken we met een brede blik, samen met regionale partners, aan gezamenlijke gebiedsopgaven en maatwerk(oplossingen). Nationale opgaven, zoals voor bereikbaarheid en duurzaamheid, worden hierin vanuit het Rijk geagendeerd. Decentrale overheden brengen de eigen opgaven in. Dit biedt de mogelijkheid de opgaven gebiedsgericht in onderlinge samenhang op te pakken. Om te bevorderen dat het RWS-netwerk in 2030 energieneutraal zal worden, zal in elke (MIRT-)fase worden bezien wat de kansen zijn om een expliciete afweging mogelijk te maken. Over de wijze waarop hiermee in de uitvoering wordt omgegaan is uw Kamer op 5 juni jl. geïnformeerd (Kamerstuk 30 196, nr. 459). Door van meet af aan duurzaamheid en energiebesparing in de opdracht mee te nemen kunnen andere oplossingsrichtingen in beeld komen. Een voorbeeld hiervan is Almere-centrum Weerwaterzone, een deel van de weg dat energieneutraal wordt gerealiseerd en waarbij CO_2-besparing onderdeel is van de selectie-criteria in de aanbesteding. Ook kon in dit project, door aandacht te besteden aan duurzaamheid (i.c. anticiperen op bodemdaling) een besparing worden ingeboekt. Daarmee wordt duidelijk dat duurzaamheid niet altijd duurder is. In sommige gevallen is medefinanciering mogelijk.

De werkwijze leidt bij de «Meer Bereiken-onderzoeken» onder meer tot een nieuw soort afspraken, zoals nu in het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland en het gezamenlijk opdrachtgeverschap van het MIRT-onderzoek Rotterdam – Den Haag. Voorwaarde voor succes is actieve betrokkenheid en een open houding van alle betrokken partijen om, ieder vanuit eigen verantwoordelijkheid, mee te werken aan oplossingen. De nieuwe werkwijze zal ook in de MIRT-spelregels worden beschreven. Eerder hebben wij u gemeld dat de geactualiseerde MIRT-spelregels voor de zomer van 2016 aan uw Kamer toegezonden zouden worden. Relevante elementen uit de kabinetsreactie op het IBO-rapport Flexibiliteit in de infrastructurele planning zullen worden

verwerkt in de spelregels. De geactualiseerde MIRT-spelregels zullen daarom in het najaar aan uw Kamer worden toegezonden.

Ruimtelijke economische ontwikkelstrategie (REOS)

Het Rijk, de Noordelijke Randstad, de Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven hebben op 9 juni de hoofdlijnen voor een Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie vastgesteld (zie bijlage)[1]. De Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie (REOS) moet de internationale concurrentiekracht van onze stedelijke regio's in de economische kerngebieden versterken. Hiervoor is een beperkt aantal toplocaties en bijbehorende prioritaire opgaven benoemd.

Concreet wijzen de partijen de volgende toplocaties als essentieel en cruciaal aan:
a) Campussen: Amsterdam Science Park, Utrecht Science Park, Leiden bioScience Park, TIC-Delft en High Tech Campus Eindhoven (incl. ASML).
b) Gemengde zakencentra: Schiphol/Zuidas, Utrecht stationsgebied, Den Haag Central Innovation District/Internationale Zone, Binnenstad Rotterdam en Eindhoven stationsomgeving.
c) Stedelijke transformatiegebieden: Amsterdam Zaan–IJ corridor, Utrecht Merwedekanaalzone, Eindhoven Strijp S, Den Haag Central Innovation District/Binckhorst en Rotterdam Innovation District.
d) Grootschalige productielandschappen: Duurzame Westas (MRA), Mainport & Greenports Zuidelijke Randstad en Innovatieve maakindustrie Brainport (Eindhoven).

De volgende opgaven zijn hierbij prioritair:
– versterking van de inbedding van de toplocaties in de internationale en stadsregionale netwerken (Daily Urban Systems, m.n. first & last mile).
– verdichting (woningen, bedrijven, voorzieningen) rondom knooppunten van openbaar vervoer. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan verdichting rondom grote internationale XL- knooppunten.

De betrokken partners werken deze opgaven de komende periode verder uit in een uitvoeringsagenda. De REOS zal als input dienen voor de Nationale Omgevingsvisie die in 2018 gereed zal zijn. Uw Kamer zal medio 2017 nader worden geïnformeerd over de uitvoeringsagenda REOS.

2. Ontwikkelingen projecten en programmas

A1/A35

Uw Kamer heeft, middels de motie Visser en Hoogland (Kamerstuk 34 300 A, nr. 24), verzocht te onderzoeken op welke wijze de aanpak van knooppunt Azelo–Buren kan worden meegenomen in het lopende MIRT-project A1 Apeldoorn–Azelo en te verkennen of op de korte termijn gerichte maatregelen op het gebied van verkeersmanagement kunnen worden genomen.
Binnen het MIRT-project A1 Apeldoorn–Azelo worden verkeersberekeningen uitgevoerd. In deze berekeningen worden ook de effecten op het knooppunt Azelo meegenomen. In 2017 wordt het ontwerpTracébesluit voor dit project genomen. Indien de verkeersberekeningen daartoe aanleiding geven zal knooppunt Azelo hier onderdeel van uitmaken.

Om te komen tot een rustiger verkeersbeeld op de A1/A35 en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten en de doorstroming te verbeteren hebben wij in het kader van Beter Benutten reeds afspraken gemaakt met de

---

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

regionale partners. Afgesproken is om (1) de belijning aan te passen en om (2) de mogelijkheden te onderzoeken om de automobilist te ondersteunen met in-car-technologie.
In december 2015 is bij de knooppunten Azelo en Buren de belijning aangepast. De eerste indrukken zijn dat hierdoor een rustiger verkeersbeeld is ontstaan. Er wordt op korte termijn een effectmeting afgerond. Hierbij is afgesproken dat indien de maatregel een positief effect op de doorstroming en verkeersveiligheid heeft, ook op andere wegdelen de belijning wordt aangepast. Zodra de effectmeting is afgerond zullen wij hierover in overleg met de partners op korte termijn een besluit nemen. Ook over de in-car-technologie blijven wij met de regionale partners in gesprek.

Zuidasdok

De Zuidas levert als internationale toplocatie een grote bijdrage aan de economie. Het ligt tussen de grote steden Amsterdam en Utrecht en de mainport Schiphol. Optimale bereikbaarheid met meerdere modaliteiten is van groot belang: de A10 wordt uitgebreid en ontvlecht. En door deze ondergronds te brengen, ontstaat ruimte voor versterking van het centrummilieu van de Zuidas en kan een nieuwe hoogwaardige OV-terminal gerealiseerd worden. Voorzieningen voor trein, metro en ander regionaal en stedelijk vervoer, inclusief de fiets, worden optimaal ingepast, met ruimte voor groei.

Op 18 maart 2016 is het Tracébesluit Zuidasdok getekend. Daarbij geldt voor al het verkeer dat dit kan doorstromen op de A10-Zuid, waaronder de RNET busverbindingen 346 en 310 die meerijden met dit verkeer. Aan het doel zoals gesteld in de (gewijzigde) motie van de leden Van Tongeren en Dik-Faber (Kamerstuk 34 300 A, nr. 17) wordt daarmee voldaan. De huidige bussen nemen ook deel aan het reguliere verkeer, aangezien sinds 2011 de vluchtstrook is vervangen door een permanente spitsstrook voor al het verkeer. Wij zijn, uitzonderingen daar gelaten, geen voorstander van het gebruik van vluchtstroken ten behoeve van busverbindingen. Dit kan onveilige situaties veroorzaken.

Wij benadrukken dat alle deelnemende partijen het doel hebben de Zuidas en de regio optimaal bereikbaar te maken via diverse modaliteiten. Met het recent vastgestelde Tracébesluit voor dit project wordt aan dit gezamenlijke doel voldaan.

Governancestructuur programma Bereikbaarheid Zuid Nederland

Op 5 november 2015 zijn er in het BO MIRT Zuid Nederland afspraken gemaakt over een pakket maatregelen om de bereikbaarheid van Zuid Nederland te verbeteren. In onze brief daarover aan uw Kamer (Kamerstuk 34 300 A, nr. 16) geven wij aan dat met de regio in 2016 afspraken gemaakt worden over de governancestructuur. In deze brief willen wij u hier nader over informeren.
Het pakket maatregelen zal opgepakt worden als één programma. Dit betekent dat de acht deelopgaven integraal worden opgepakt en aangestuurd door een programmaraad die naast het Rijk bestaat uit regionale overheden, de markt en kennisinstellingen. Hierbij is een verschil in rol tussen de partijen die financieel bijdragen en die dat niet doen. Dit programma vraagt om een vernieuwende adaptieve werkwijze die past bij de snel veranderende omstandigheden in het licht van met name het gebruik van nieuwe technieken. Het programma Bereikbaarheid Zuid Nederland heeft 6 pijlers:
1. De partijen nemen gezamenlijk verantwoordelijkheid voor de totale opgave van het programma.

2. Het programma zal worden ingericht vanuit «social design». Dit betekent dat alle partijen, inclusief de individuele weggebruikers, de gelegenheid krijgen mee te denken, mee te werken en mee te vernieuwen.
3. De triple helix samenwerking (markt-kennis-overheid), zoals ook toegepast bij Beter Benutten, vormt de basis van het programma.
4. Het programma zal adaptief worden ingericht. Vooraf vast alles programmeren voor de lange termijn wordt losgelaten, zodat ruimte blijft bestaan voor het inspelen op veranderende omstandigheden en nieuwe technologische mogelijkheden. De (gebieds)doelen worden wel vooraf bepaald, maar de weg daar naar toe kan variëren.
5. ITS/Smart mobilty is een zelfstandige deelopgave en zal zo veel mogelijk worden toegepast bij de andere zeven deelopgaven.
6. Er is één taakstellend programmabudget. De bedragen per deelopgave die zijn vastgelegd in de aan uw Kamer gestuurde brief zijn leidend, maar de definitieve kosten en onderlinge verdeling per deelopgave kunnen nog afwijken. Besluitvorming hierover vindt plaats op basis van een nog op te stellen afweegkader. Op basis hiervan zal de scope en prioriteit van de deelopgaven worden vastgesteld.

De mate van vrijheid in de sturing binnen het programma is afhankelijk van de fase waarin de onderdelen zich bevinden. Zo is de vrijheid voor het deelprogramma InnovA58 beperkt. Vorig jaar is een voorkeursalternatief voor dit project bepaald, en zijn scope en budget hiervoor vastgesteld. Het doel is een zo snel mogelijke realisatie van verbreding van de trajecten Eindhoven–Tilburg en St. Annabosch–Galder. Een voorbeeld binnen het programma waarbij nog wel sprake is van meer vrijheidsgraden, is het traject A67 Leenderheide–Zaarderheiken. Daar zal dit jaar de verkenning starten waarbij gekeken zal worden in hoeverre Smart Mobility kan bijdragen aan de oplossing van problemen op dit traject. Hiervoor zal naar verwachting dit najaar de startbeslissing aan uw Kamer worden verstuurd.

A27 Houten–Hooipolder

Het ontwerpTracébesluit A27 Houten–Hooipolder is, zoals hiervoor genoemd, vastgesteld. Een belangrijke mijlpaal voor dit project. Het taakstellend budget zal in de ontwerpbegroting van 2017 worden verhoogd met € 48,3 miljoen. Bij uitwerking van het ontwerpTracébesluit bleek dat op delen van het traject de eerdere versobering teveel impact heeft gehad, en aanvullend budget nodig is om een robuust ontwerp te kunnen realiseren voor een goede doorstroming en veiligheid.
De provincie heeft in overleg met de regionale partijen een voorstel opgesteld over een aantal extra maatregelen rond Knooppunt Hooipolder. Dit betreft een combinatie van maatregelen in het Knooppunt en op het onderliggend wegennet. Hierover vindt overleg met de provincie plaats.

Schiphol

De landzijdige bereikbaarheid van Schiphol als mainport is van groot belang voor Nederland. Schiphol is een multimodaal knooppunt, met reizigers die gebruik maken van alle modaliteiten (auto, trein, bus, taxi, hotelshuttels en vliegtuig). ProRail, NS, Schiphol, de gemeente Amsterdam, de stadsregio Amsterdam en het Ministerie van IenM werken nauw samen aan de verbetering van de bereikbaarheid van Schiphol. Een belangrijke stap is de indienststelling in december 2016 van de spooruitbreidingen in Amsterdam en Almere in het kader van het programma OV SAAL. Dat maakt een aanzienlijke verbetering mogelijk van de dienstregeling tussen Schiphol, Amsterdam en Flevoland.

Op korte termijn zijn maatregelen nodig om de bereikbaarheid en het reisgemak verder te verbeteren. Ook hier zijn de afgelopen tijd concrete stappen gezet. Zo is bijvoorbeeld het aantal storingen als gevolg van vaak onterechte brand- en rookmeldingen afgenomen door de tweemaandelijkse inzet van een zogenaamde railstofzuiger en het sneller ter plaatse zijn van de hulpdiensten. Een aantal andere maatregelen is op dit moment in uitvoering: aanpassing van stijg- en daalpunten, inzet van extra NS personeel om reizigers te begeleiden, het vergroten van de perronruimte, het verbeteren van reisinformatie, het realiseren van extra servicepunten en de aanleg van een intelligent platform bar die aangeeft waar de trein stopt en hoe lang deze is.
Voor de lange termijn hebben de partijen in een gezamenlijk MIRT-onderzoek vastgesteld dat het OV-knooppunt Schiphol op diverse onderdelen tegen de grenzen van haar capaciteit loopt. Er worden oplossingen onderzocht om de capaciteit van dit knooppunt te vergroten. De partijen hebben het voornemen om het MIRT-onderzoek verder uit te werken in een MIRT-verkenning. Wij verwachten dat in de zomer van 2016 de startbeslissing voor deze verkenning wordt genomen. Dit is afhankelijk van besluitvorming over de financiering van het project naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 34 300 A, nr. 49) van het lid De Boer c.s., waarin verzocht wordt te zoeken naar financiële ruimte bij spoor en daarbij voorrang te verlenen aan de structurele vergroting van de capaciteit van station Schiphol en de meest kansrijke grensoverschrijdende verbindingen naar Duitsland w.o. Eindhoven–Düsseldorf en in samenhang daarmee Heerlen–Aken. Uw Kamer wordt met een aparte brief vóór het AO MIRT geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van deze motie.

Rondom Schiphol speelt ook de beleidsmatige afronding van het rijksprogramma SMASH. Met de betrokken partijen zijn afspraken gemaakt over de aanpak van het vraagstuk «wonen en vliegen», die op 1 april jl. aan uw Kamer zijn aangeboden (Kamerstuk 29 665, nr. 222). De beleidsnota Mainport en Metropool is 29 april jl. aan uw Kamer aangeboden tegelijkertijd met de Actieagenda Schiphol 2016–2025 (Kamerstuk 29 665, nr. 224).
De beleidsnota Mainport en Metropool richt zich op de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de Schipholregio en bevat de resultaten van het rijksprogramma SMASH. In de beleidsnota wordt ingegaan op:
- Het versterken van de ruimtelijk-economische structuur en internationale concurrentiepositie;
- Het ruimte bieden voor verstedelijking, kwaliteit van leefomgeving en leefbaarheid;
- Het ruimte bieden voor verdere ontwikkeling van een veilige, concurrerende en duurzame luchtvaart;
- Meer en betere samenwerking tussen rijk, regio, marktpartijen en luchtvaartsector.

Onderdeel van het kabinetsbesluit «Wonen en vliegen in de regio Schiphol» is dat op korte termijn de bouwbeperkingen in het gebied tussen LIB4 en 20Ke binnen bestaand stedelijk gebied worden opgeheven. Dit beleid wordt vastgelegd in de AMvB Luchthavenindelingbesluit (LIB). Voor de middellange termijn is de gezamenlijke inzet van alle betrokken partijen om met elkaar te komen tot een integrale, robuuste en slimme aanpak voor het vraagstuk «wonen en vliegen». Hiertoe wordt een gezamenlijk traject ingezet waarbij ook de Omgevingsraad Schiphol (ORS) om advies wordt gevraagd.

Grensoverschrijdende spoorverbindingen

In lijn met de genoemde motie De Boer c.s. wordt voor de verbindingen tussen Eindhoven–Düsseldorf en Eindhoven–Heerlen–Aken–Keulen

gezamenlijk met de provincies Brabant en Limburg onderzoek gedaan naar kansrijke oplossingen. Dit onderzoek loopt nog en wordt naar verwachting eind van dit jaar afgerond.
Vooruitlopend hierop is onderzocht welke no regret-maatregelen op korte termijn gerealiseerd kunnen worden om in ieder geval het kort grensoverschrijdend treinverkeer tussen Nederland en Duitsland te verbeteren. Met name voor de verbinding in de relatie Eindhoven–Heerlen–Aken zijn er no regret-maatregelen die zowel door Rijk als regio onderschreven worden. In overleg met de provincie Limburg wordt bezien of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de planstudie voor deze maatregelen te kunnen laten starten. Er wordt naar gestreefd om uiterlijk op de Internationale Spoortop Personenvervoer van 21 juni 2016 bekend te kunnen maken of dit gelukt is, waarover uw Kamer dan meteen wordt geïnformeerd.

Veiligheid op het spoor

In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) is begin juni een bestuursovereenkomst gesloten met de gemeente Diemen en wordt op korte termijn een overeenkomst gesloten met de gemeente Hurdegaryp, voor cofinanciering van een spooronderdoorgang. In het kader van generieke maatregelen zal het Rijk op korte termijn € 20 miljoen uit het LVO-budget beschikbaar stellen voor de uitrol van de maatregel «Afteller voor vertrek».

In het kader van het Programma voor Niet Actief Beveiligde Overwegen (Programma NABO) is een proeftuin gestart om innovatieve ideeën uit de markt te genereren. Daarnaast zal ter verbetering van de overwegveiligheid in Winsum begin juli een bestuursovereenkomst worden getekend met de gemeente.

Hoofdvaarwegen

Naast de uitvoeringsbeslissingen voor de tweede sluiskolk Eefde en verruiming van de Twentekanalen zijn er in goede samenwerking en met financiële bijdrage van de provincie Overijssel afspraken gemaakt om tot structureel betere bedieningstijden op de Twentekanalen te komen. Uiteindelijke doel is beter op de vraag van het bedrijfsleven in te kunnen spelen. Ook het bedrijfsleven heeft zijn commitment gegeven om meer over water te vervoeren. Dit alles geeft een goede impuls aan het vervoer over water in Twente.
Voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen is het uitvoeringsbesluit genomen. Het aanbestedingstraject is inmiddels gestart in nauwe samenwerking met Vlaanderen. Door de ontwikkelingen in afmetingen van zeeschepen en de toenemende wachttijden, wordt het sluizencomplex als een steeds groter knelpunt ervaren. De realisatie van de nieuwe sluis levert een sterke verbetering op van de situatie. Door de complexiteit van het onderzoekstraject is de openstelling verschoven van 2021 naar 2022.

Wilhelminakanaal

Het Ministerie van IenM, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg werken samen aan de verbreding van het Wilhelminakanaal. Het project is er op gericht om het kanaal bereikbaar te maken voor grotere klasse IV-binnenvaartschepen. Bij de planuitwerking was, door verwijdering van een van de sluizen, een kanaalpeilverlaging voorzien van 2,5 meter die technisch stabiel en solide leek. Tijdens de aanleg is echter gebleken dat het huidige ontwerp zorgt voor lagere grondwaterstanden dan verwacht. Dit heeft negatieve gevolgen voor woningen en natuur, die groter waren dan voorzien. Dit betekent dat de werkzaamheden aan het

kanaal niet in ongewijzigde vorm kunnen doorgaan en dat er aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Wij werken samen met provincie en gemeente aan een structurele oplossing. Tot die tijd worden geen onomkeerbare maatregelen genomen en is geen sprake van een veiligheidsrisico. Er wordt naar gestreefd om voor de zomer tot een voorkeursoplossing te komen, waarover uw Kamer zal worden geïnformeerd.

Beter Benutten

In de eerste fase Beter Benutten (2011–2015) zijn ruim 300 maatregelen gerealiseerd. Dit heeft geleid tot 19 procent minder vertraging in de spits op de drukste trajecten. Over de resultaten hebben wij u op 2 juni 2016 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 66) geïnformeerd.
Momenteel wordt gewerkt aan een tweede fase van het programma Beter Benutten. Ruim 140 multimodale maatregelen op het gebied van infrastructurele wegaanpassingen, logistiek, fiets, OV/P&R, werkgeversaanpak, ITS zijn in uitvoering genomen. Bij de formulering en de keuze van maatregelen is rekening gehouden met de leerervaringen van de eerste fase van Beter Benutten. Zo worden bijvoorbeeld infrastructurele aanpassingen gecombineerd met maatregelen gericht op de reiziger.
De resultaten van het programma laten zien dat Beter Benutten een effectieve aanvulling is op de aanleg en uitbreiding van infrastructuur. Het is belangrijk dat we blijven investeren in onze infrastructuur, maar er is meer nodig om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen. Daarom is met Beter Benutten ingezet op een brede mix aan kosteneffectieve maatregelen met focus op de economische meerwaarde, slimme technologie en het vergroten van keuzemogelijkheden voor reizigers en vervoerders. Dit doen we in intensieve samenwerking met het bedrijfsleven, dat bijvoorbeeld flexibele reisopties aan medewerkers biedt.

Beter Benutten Regionaal Spoor

Binnen het programma Beter Benutten Regionaal Spoor werkt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu met meerdere decentrale overheden en vervoerders in Noord en Oost Nederland en in Limburg samen. Het doel is om bestaande of te verwachten problemen met de capaciteit in de spits, of met de punctualiteit op diverse gedecentraliseerde spoorlijnen op te lossen. Dit gebeurt enerzijds door het aanpassen van de infrastructuur en/of de inzet van extra materieel en anderzijds door maatregelen waarbij reizigers meer keuzemogelijkheden worden aangeboden om buiten te spits te reizen. Het programma loopt nu ruim 3 jaar en inmiddels zijn meerdere maatregelen gerealiseerd. Zo rijden langere treinen op de trajecten Nieuweschans/Veendam–Groningen, Groningen–Leeuwarden, Delfzijl–Groningen, Zwolle–Emmen, Zutphen–Oldenzaal, en rijden meer treinen (met name in de spits) op het traject Nijmegen–Roermond, Warffum–Groningen en Zuidhorn–Groningen. Ook zijn op meerdere decentrale spoorlijnen pilots met spitsmijden app's waarbij reizigers punten kunnen sparen als zij buiten de spits reizen. Tot slot zijn in verschillende regio's maatregelen speciaal gericht op studenten en scholieren, zoals het aanpassen van lestijden, het stimuleren van het gebruik van e-bikes en het lesgeven op afstand. Het programma loopt tot 2020. De focus voor de komende jaren ligt op het realiseren van de aanvullende materieelinzet, het realiseren van de geplande infrastructurele maatregelen, het doorontwikkelen, en waar mogelijk, structureel verankeren van de vraagbeïnvloedingsmaatregelen en het meten van de effecten van alle gerealiseerde maatregelen.

Ontwikkelingen rondom fiets

Bij de begrotingsbehandeling afgelopen najaar is het amendement Hoogland (Kamerstuk 34 300 A, nr. 20) ingediend dat € 18,5 miljoen vrijmaakt voor de aanleg van snelfietsroutes. Van dit bedrag willen wij € 5,5 miljoen reserveren voor co-financiering van de realisering van een fietsbrug over de Lek langs de A27, conform de motie Hoogland c.s. (Kamerstuk 34 300 A, nr. 28). Voor de invulling van de overige € 13 miljoen is bij de Beter Benutten regio's een uitvraag gedaan voor projecten. Uit de projectvoorstellen is een selectie gemaakt van snelfietsroutes die het meest bijdragen aan het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet. Bij de selectie is gelet op de kosteneffectiviteit in relatie tot het potentieel aan overstappers van auto naar fiets in de spits en op de mate van concreetheid van de plannen.
Op basis hiervan komen de volgende vijf snelfietsroutes in aanmerking voor een financiële bijdrage van het rijk:
- Rotterdam–Gouda.
- F15 IJsselmonde.
- Arnhem–Dieren.
- Verlengde Velostrada (vanaf Den Haag Mariahoeve, in verlengde van route Leiden–Den Haag).
- Bergen op Zoom–Roosendaal.

Voor een zesde route, de route Schiphol–Hoofddorp–Aalsmeer, is in overleg met de regio een eventuele beperkte rijksbijdrage beschikbaar. Dit najaar worden op basis van verder uitgewerkte plannen definitieve afspraken gemaakt over de co-financiering van bovengenoemde routes.

Fietsparkeren

Uit de tussentijdse evaluatie van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations bleek dat het gebruik van de fiets, vooral in het voortransport bij een treinreis, zodanig is toegenomen dat het budget ontoereikend is om met cofinanciering het tekort aan stallingplaatsen op te lossen (Kamerstuk 29 984, nr. 642). Dit jaar is inmiddels een beslissing genomen over de financiering van de uitbreiding op drie locaties, namelijk: Groningen, Den Haag Centraal en Delft. Over de projecten die met cofinanciering uit het resterende budget nog kunnen worden gerealiseerd, vindt op korte termijn overleg plaats, zodat hierover naar verwachting begin juli een besluit kan worden genomen. In 2020 resteert na de uitvoering van het Actieplan nog een tekort van 48.000 fietsparkeerplekken en in 2030 een tekort van 98.000. Gezamenlijk met medeoverheden, vervoerders en reizigersorganisaties zoeken we naar oplossingen. Omdat fietsen gezond is en goed voor de stedelijke bereikbaarheid en de schone leefomgeving stimuleren gezamenlijke overheden het fietsgebruik, ook in de keten fiets – trein – fiets. De tekorten vormen met name op stations in dichtbebouwde gebieden een probleem voor reizigers die de fiets in het voor en natransport willen gebruiken. Voor de langere termijn wordt gewerkt aan een convenant over een vervolgprogramma en een goede verantwoordelijkheidsverdeling over aanleg, onderhoud, vervanging en exploitatie. In het bestuurlijk overleg op 16 maart jl. is afgesproken dat alle betrokken partijen op zoek gaan naar ruimte voor financiering op basis van cofinanciering om in oktober een convenant te kunnen afsluiten.

3. Tot slot

De stappen die in het kader van het MIRT zijn, en worden gezet, door het Rijk, in samenwerking met andere overheden en bedrijfsleven, leveren goede bijdragen aan een duurzame economische groei voor dit land.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma